

POSITION PAPER LUCHTHAVEN IN ZEE

Emile Revier, PosadMaxwan, 25-9-2019

Dit position paper is integraal gebaseerd op de managementsamenvatting uit het rapport "Quickscan Luchthaven in zee, actualisatie van kennis, kosten en baten, januari 2019" en bevat de belangrijkste conclusies van de door ons bureau uitgevoerde quickscan.

Een luchthaven in zee is een keuze voor een radicale verandering van de nationale luchthaven Schiphol en de luchtvaartsector in Nederland. Daarnaast heeft het aanzienlijke effecten op de diverse ontwikkelingen op de Noordzee en de huidige Schiphollocatie. Schiphol is op de huidige locatie beperkt in haar mogelijkheden om aan de groeiende vraag in de sector te kunnen voldoen, door de directe gevolgen die de luchthaven heeft op omwonenden. Balans moet worden gezocht tussen leefbaarheid en veiligheid enerzijds en economische ontwikkeling anderzijds. Hieronder zijn de grootste baten, kosten en onzekerheden samengevat. Deze zijn in het eindrapport nader beschouwd, gekwantificeerd en gewogen.

DE GROOTSTE BATEN

- Verbetering van de leefkwaliteit in de omgeving; Op het vlak van geluidsoverlast, luchtkwaliteit en veiligheidsaspecten voor de omgeving zal de luchthaven in zee een enorme afname betekenen van de impact die de luchthaven heeft op omwonenden ten opzichte van Schiphol op de huidige locatie.
- Ruimte voor ontwikkeling; Een luchthaven in zee neemt de forse beperkingen weg die op dit moment rondom Schiphol gelden. Het biedt de mogelijkheid om op het grondgebied van de huidige luchthaven, maar vooral ook in de omliggende gebieden, die nu in de beperkingzone van het LIB (Handelingsperspectief Schiphol) liggen, een diversiteit aan ontwikkeling mogelijk te maken. De vraag is echter hoeveel behoefte aan nieuwe ontwikkelruimte er in de periode rond 2040-2050 (wanneer de luchthaven in zee gereed zou kunnen zijn) nog is.
- Groei van de luchtvaartoperatie; Een locatie van start- en landingsbanen in zee biedt, als daarvoor gekozen wordt, de mogelijkheid tot enorme groei van het aantal vluchten, omdat er veel minder restricties (m.n. geluid en externe veiligheid) vanuit de omgeving zullen gelden. Dit zal de internationale bereikbaarheid van Nederland ten goede komen en zal ook een positieve uitwerking hebben op het vestigingsklimaat voor bedrijven. In deze quickscan is echter nog geen inschatting van de omvang gemaakt. Daarnaast is ook nog niet bekeken wat het betekent aan de luchtzijdige kant. Vanuit het luchtruim kunnen andere restricties gaan gelden dan op de huidige locatie het geval is.

DE GROOTSTE KOSTEN

- Aanlegkosten; De kosten voor de aanleg van het eiland en de kosten voor aanleg van de verbinding naar het eiland vragen gezamenlijk een bedrag dat tussen de 33 en 46 miljard euro ligt. Daar komen echter nog kosten bij die in deze quickscan nog niet volledig doorberekend zijn, zoals het opruimen van de landingsbanen van het huidige Schiphol, rijdend materieel op de verbinding en herontwikkeling van de gebieden van het huidige Schiphol.
- CO2-doelen; Een luchthaven in zee, met name in combinatie met een groeiscenario, zal een toename van CO2-uitstoot betekenen en een negatieve uitwerking hebben op het behalen van klimaatdoelstellingen. De aanleg van nieuwe transportinfrastructuur en langere reistijd van en naar een luchthaven in zee zal hier ook invloed op hebben. Meer specifiek vallen de mogelijke hoogtebeperkingen in relatie tot de vliegroutes samen met de locatie van een gepland windmolenpark. Naast dat dit een extra compensatie vergt die nodig is de om (inter)nationaal gemaakte afspraken op het vlak van klimaatverandering na te kunnen komen, zal de verplaatsing of eerdere afschrijving van windparken extra kosten en verlies van energieproductie met zich mee brengen.
- Toeristische en recreatieve functie van de kust; Een luchthaven in zee op de onderzochte locatie komt binnen de 12-mijlszone (territoriale zone) te liggen en daarmee ook op zichtafstand van de kust. Dit zicht en de routing van aanvliegeroutes heeft invloed op de toeristische en recreatieve functies van de kust, zeker bij een groei naar 1 miljoen vliegbewegingen.
- Tussentijds investeren op de huidige locatie; Bij een scenario dat inzet op een luchthaven in zee zal er in de tijd tot realisatie ook verder geïnvesteerd moeten worden in de huidige locatie en zal de afschrijvingstermijn van deze investeringen korter dan gemiddeld zijn. Bij het scenario van een luchthaven in zee met een grotere capaciteit zullen deze investeringen ook omvangrijker zijn, omdat op de huidige locatie ook moet worden voorgesorteerd op groei van de luchthaven na verplaatsing. Schiphol blijft immers de landzijdige ontsluiting van het eiland.
- Tijdverlies door verbinding; De verbinding naar de luchthaven in zee zal ten opzichte van de luchthaven op de huidige locatie extra reistijd vragen. Deze reistijd geldt niet alleen voor reizigers, maar ook op dagelijkse basis voor alle medewerkers die bij de operatie betrokken zijn. Dit is over de bestaansperiode van de luchthaven in zee een aanzienlijk tijdverlies, en is om te rekenen naar economisch verlies.

DE GROOTSTE ONZEKERHEDEN

- Ontwikkeling van de luchtvaart; op dit moment groeit de luchtvaartsector internationaal sterk. Het is moeilijk te voorspellen of dit zo zal blijven en welke positie Schiphol of een luchthaven in zee hierin kan en zal nemen. Factoren die van invloed zijn hierbij zijn mogelijke maatregelen in relatie tot klimaatverandering, mogelijk veranderende concepten voor hub-luchthavens, onder invloed van nieuwe technologie van vliegtuigen en de mogelijke verandering van korte vluchten naar hogesnelheid treinverbindingen en economische conjunctuur in het algemeen.
- Kwaliteit van de verbinding; Het lijkt technisch mogelijk om een snelle verbinding te realiseren tussen de luchthaven en het vasteland, maar een dergelijke afstand, in combinatie met een oplossing in een tunnel en een eis dat het bijzonder efficiënt, betrouwbaar en snel moet zijn, is nog niet eerder gerealiseerd. Er bestaan nog onzekerheden in hoeverre dit de operatie van de luchthaven in combinatie met de twee terminals (en de relatie met de directe omgeving als de Zuidas) niet zo inefficiënt maakt, dat ze haar concurrentiepositie verliest.
- Woningbehoefte; Prognoses voor bevolkingsgroei en woningbehoefte laten op de lange termijn grote onzekerheden zien. Het is onduidelijk of de baten van verplaatsing van de luchthaven op het juiste moment komen.
- Overschrijding kosten en planning; De ervaring leert dat dit type grootschalige projecten vaak aanzienlijke onverwachte kostenoverschrijdingen kennen. Ook is er vaak een uitloop in de tijd. Dit kan hogere kosten tot gevolg hebben. Bovendien kent het traject dermate grote onzekerheden dat het de vraag is of de markt op dit project zou willen meefinancieren.

DE GROOTSTE VERANDERINGEN

In deze quickscan zijn de belangrijkste veranderingen onderzocht ten opzichte van de periode eind vorige eeuw/begin deze eeuw, waarin de vorige onderzoeken naar de mogelijkheden van een luchthaven in zee zijn uitgevoerd. Hieronder staan de belangrijkste wijzigingen bondig opgesomd:

- Destijds was de inschatting dat Schiphol tot 2030 zou kunnen blijven doorgroeien. De grenzen zijn echter eerder bereikt;
- De vervoersvraag is hoger dan ooit voorspeld was en zal, uitgaande van de luchtvaartprognoses, ook in toekomst veel hoger zijn;
- De ruimtedruk op de Noordzee is veel hoger. De scheepvaart, visserij en zandwinning zijn gegroeid en er zijn nieuwe functies, zoals voedselvoorziening en energieopwekking, bij gekomen. Rond de mogelijke locatie van de luchthaven zijn windparken gepland, getenderd en vanaf 2021 operationeel met een geplande levensduur van 30 tot 40 jaar;
- De Britse luchthavens zijn in capaciteit bijna verdubbeld in de afgelopen twintig jaar. Bij verplaatsing van de luchthaven naar zee zullen er mogelijke conflicten zijn met het Britse luchtruim;
- Schiphol heeft zich in de afgelopen jaren ontwikkeld tot een optimale hub, die juist op efficiëntie en korte afstanden aan de landzijde tot Amsterdam en andere steden in de Randstad concurreert met andere luchthavens;
- De omgeving van de besluitvorming is veranderd. Inspraak- en participatieprocedures, versterking mondigheid van omwonenden en de ervaren hinder door grotere hoeveelheid luchtverkeer hebben de druk op de luchthaven vergroot;
- De urgentie van de klimaatverandering heeft een extra dimensie gekregen door nationale en internationale klimaatakkoorden.
- Er is een veel grotere nadruk komen te liggen op de veiligheid van vliegen en de operatie van de luchthaven als geheel. Dit is met name in reactie op terroristische aanslagen, zoals de aanslagen in New York op 11 september 2001 en de daarop volgende toegenomen dreiging voor aanslagen;
- De druk op de woningmarkt en de groei van internationale activiteiten rondom Schiphol is sterk toegenomen. Er is behoefte aan ruimte voor diverse ontwikkelingen in de noordvleugel. Tegelijkertijd is er op de langere termijn (2050) geen zekerheid op groei;
- De tunneltechniek is sterk verbeterd door middel van boortechneik. Dit maakt onder andere een kortere route voor de verbinding van luchthaven en huidige locatie Schiphol mogelijk. De veiligheidseisen van tunnels zijn echter ook zwaarder geworden. De Nederlandse tunnelwetgeving is zelfs strenger dan die van de EU.

DE ARGUMENTEN OM MET FLYLAND TE STOPPEN IN RELATIE TOT DEZE QUICKSCAN

- Er zijn nog steeds veel onzekerheden rondom de ontwikkelingen in de luchtvaart, al spelen nu andere onzekerheden dan toen.
- De investeringsmogelijkheden voor de Nederlandse overheid en luchtvaartsector lijken (met name voor de sector) minder beperkt dan tijdens Flyland het geval was.
- De grenzen van groei op Schiphol zijn veel eerder bereikt dan destijds werd gedacht.
- Een internationale benadering zou nog steeds een interessante werkwijze zijn. Maar tegelijkertijd leent het huidige Europese politieke speelveld (met o.a. de Brexit) zich niet direct voor een dergelijke aanpak.